



MOBILITÉ

Juillet 2020 • www.institutparisregion.fr

FRET FLUVIAL EN ÎLE-DE-FRANCE : CRUE OU DÉCRUE ?

LE TRANSPORT DE FRET PAR VOIE D'EAU BÉNÉFICIE DEPUIS QUELQUES ANNÉES D'UNE OPINION FAVORABLE AUPRÈS DES DÉCIDEURS PUBLICS ET DE LA POPULATION. POUR AUTANT, EN FRANCE, MALGRÉ SES 8 500 KM DE CANAUX ET FLEUVES NAVIGABLES, LE TRAFIC FLUVIAL NE REPRÉSENTE QU'UNE FAIBLE PART, AVEC 3% DU TRANSPORT TERRESTRE DE MARCHANDISES. IL A SUBI UNE LENTE DÉCRUE DEPUIS 2010, OÙ IL AVAIT DÉPASSÉ LES 60 MT, POUR S'ÉTABLIR EN 2018 À MOINS DE 52 MT. LES BONS RÉSULTATS DE 2019, AVEC PLUS DE 56 MT, SERONT-ILS DURABLES ? EN ÎLE-DE-FRANCE, DES INITIATIVES INNOVANTES ET UNE VOLONTÉ POLITIQUE FORTE SONT PROMETTEUSES.

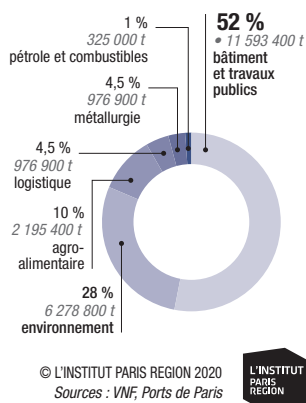
En dépit d'événements climatiques peu favorables au transport fluvial (crues de la Seine et du Rhône, épisodes de basses eaux du Rhin et de la Moselle), l'année 2018 a été marquée en Île-de-France par une hausse de 4,5 % des trafics fluviaux qui ont atteint 22,1 millions de tonnes (Mt). L'année 2019 a confirmé cette tendance, avec un trafic de 25 Mt. Pourtant, malgré les vertus qu'on lui reconnaît, dont son faible impact environnemental, le transport fluvial peine à se développer. L'intérêt croissant des chargeurs et des collectivités locales pour ce mode annonce-t-il une nouvelle ère, notamment en Île-de-France, dont la Seine est la seule infrastructure non saturée ?

LA SEINE, VECTEUR INDISSOCIABLE DU DÉVELOPPEMENT DE PARIS ET DE L'ÎLE-DE-FRANCE

Comme tant d'autres grandes villes européennes, Paris et son agglomération ont été façonnés par le fleuve. Au fur et à mesure de la croissance de la capitale, d'importants travaux d'aménagement (création des canaux, amélioration des berges, construction de barrages et approfondissement des lits) ont favorisé le développement du trafic fluvial de marchandises, qui fut particulièrement dynamique au 19^e siècle et au début du 20^e, période à laquelle furent construits les ports de Bonneuil-sur-Marne et de Gennevilliers, et où le transport fluvial accompagna l'industrialisation puis la reconstruction parisienne.

Au 20^e siècle toutefois, la voie d'eau n'a plus fait l'objet de développements significatifs et, mis à part les fluctuations conjoncturelles, le trafic fluvial en Île-de-France s'est stabilisé pour s'établir, depuis vingt ans – hormis le bon score de 2019 –, entre 20 et 22 Mt/an, soit une part modale de moins de 10% des marchandises transportées.

2018 – Détail du trafic fluvial en Île-de-France (en t)



Du vrac aux conteneurs : la polyvalence du transport fluvial

Le trafic fluvial en Île-de-France est constitué, pour les trois quarts, de matériaux de construction et de déblais, c'est-à-dire de vracs à faible valeur à la tonne. Ces flux traditionnels doivent être conservés et même développés au regard des volumes concernés (15 Mt/an). Convertis en nombre de camions, ces 15 Mt représenteraient environ 750 000 poids lourds par an sur les routes, soit 2 700 par jour. Les grands chantiers en cours, dont notamment le Grand Paris Express et les futurs Jeux olympiques de 2024, accroîtront encore pour quelques années la pression sur l'offre de transport, tant pour l'approvisionnement en matériaux de construction que pour l'évacuation des déblais, rendant plus indispensable que jamais le recours au transport fluvial. Viennent ensuite les céréales, qui représentent 10% des tonnages transportés par la Seine. Les autres filières utilisatrices de la voie d'eau sont la métallurgie, l'énergie, la chimie et les engrais. Plus récemment, le transport de conteneurs et la logistique urbaine constituent les nouveaux enjeux de développement pour le transport fluvial.

Les conteneurs, un marché porteur

Alors que les conteneurs ont révolutionné le transport maritime il y a une cinquantaine d'années, le trafic fluvial de conteneurs n'émerge qu'à partir du début des années 2000, avec le développement de lignes régulières sur la Seine. Mais après une rapide croissance à partir de 2004, celui-ci marque le pas et, mis à part l'année 2019, où le trafic fluvial de conteneurs aura enregistré une hausse de 13 % par rapport à 2018 et atteint 179 000 EVP¹, ce trafic s'est stabilisé autour de 160 000 EVP. Ce marché du transport fluvial de conteneurs est fortement lié aux produits de consommation de « grand import » qui entrent en France depuis le port du Havre, première porte d'entrée maritime de l'Île-de-France. Certes, le port d'Anvers en est la seconde et devance très largement Le Havre (plus de 11 millions d'EVP arrivent chaque année à Anvers, contre moins de 3 millions au Havre), mais

l'axe Seine possède un avantage : les conteneurs qui viennent du Havre sont déjà transportés par le mode fluvial, tandis que ceux en provenance d'Anvers le sont quasi exclusivement par camion.

La logistique urbaine, un marché vecteur d'innovations

Il y a encore une dizaine d'années, on n'imaginait pas que la Seine puisse être pertinente sur le segment de la logistique urbaine. Depuis, quelques opérations ont vu le jour, dévoilant la nécessité de créer un lien fluvial entre les plateformes logistiques, qui continuent à se développer en grande couronne, et les ports urbains situés au cœur de l'agglomération. Il s'agit là d'un enjeu pour réussir à approvisionner, dans des délais de plus en plus courts (e-commerce oblige), les points de vente, les points relais et les domiciles des consommateurs.

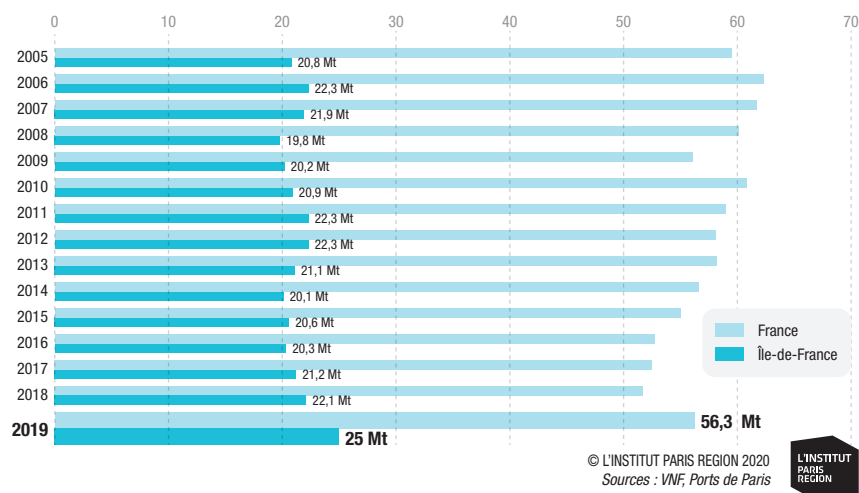
Ainsi, depuis 2012, Franprix a mis en œuvre une logistique fluviale urbaine au départ de ses entrepôts situés dans le port de Bonneuil-sur-Marne et à Chennevières-sur-Marne. Les conteneurs arrivent au port de La Bourdonnais, au pied de la tour Eiffel, d'où sont livrés les 350 magasins dans Paris et les Hauts-de-Seine. Cette opération a été accompagnée financièrement par Haropa-Ports de Paris, ainsi que par la Région Île-de-France et Voies navigables de France. Si cette opération reste encore isolée, des expérimentations et recherches commencent à émerger. Elles ont pour objectif d'améliorer l'impact environnemental des livraisons urbaines dans la zone dense francilienne et de préciser peu à peu le modèle économique de la logistique fluviale urbaine.

Autre exemple d'expérimentation avec Fludis, une barge-entrepôt développée par la société Amme, destinée à la livraison des colis de moins de 30 kg. Mise en service en septembre 2019, la barge de petit gabarit, chargée de 2 000 à 3 000 colis, embarque des vélos-cargos à assistance électrique. Partant du port de Gennevilliers, elle dessert quatre escales à Paris, aux ports de Javel-Bas, Champs-Élysées, Grands-Augustins et Henri IV. Les vélos-cargos effectuent alors des tournées de livraison pour trois chargeurs, dont Ikea.

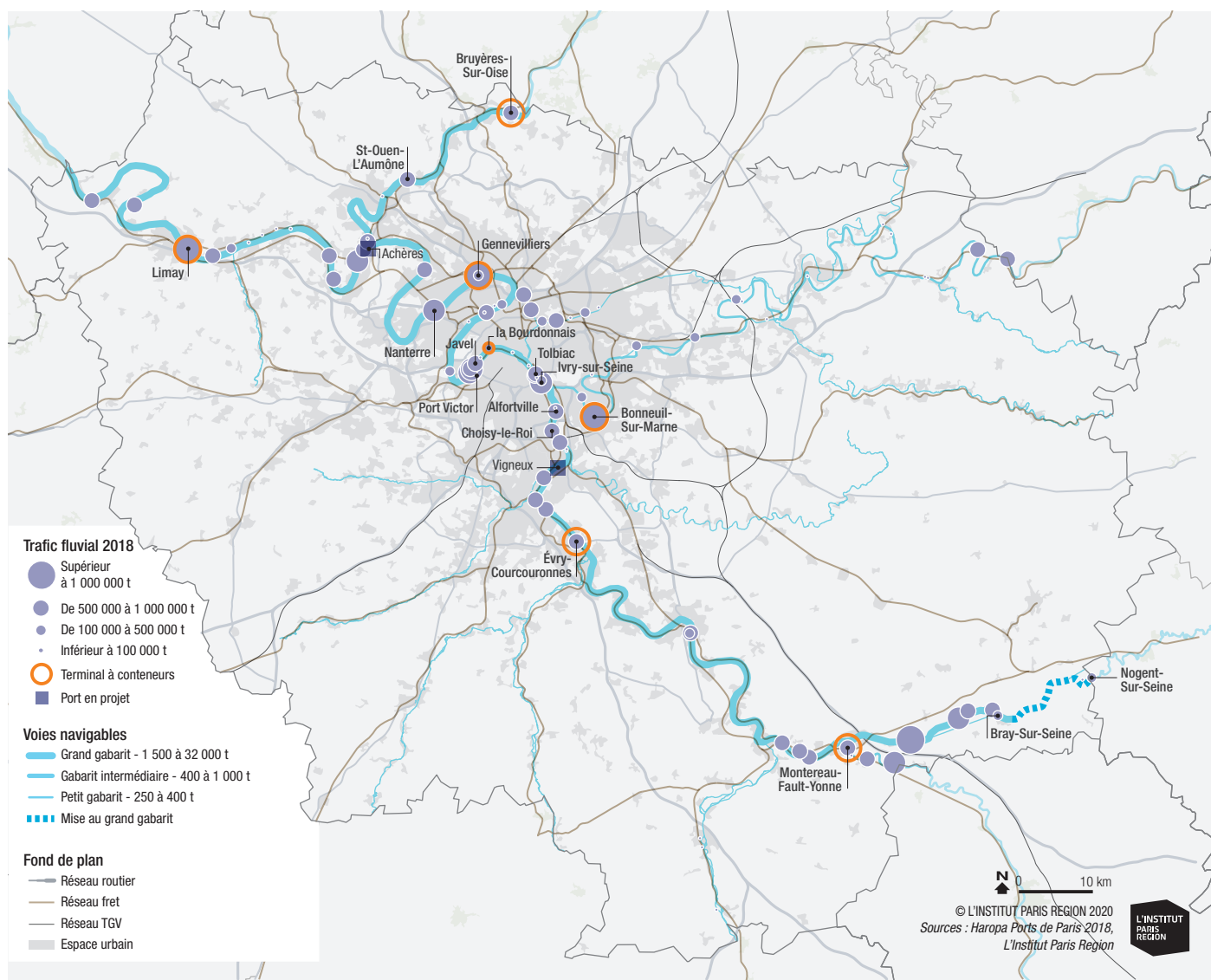
Toujours en cœur d'agglomération, Speed Distribution est un concept qui concerne une logistique de produits à haute valeur ajoutée et consiste à mettre des camions sur une barge. Lors des essais, quatre véhicules ont ainsi embarqué sur une barge au port de Tolbiac pour être déposés au port de Grenelle. Cette expérimentation s'est déroulée fin 2018, accompagnée par Voies navigables de France, l'Ademe, Ports de Paris et la Ville de Paris.

D'autres projets sont également en cours : Green Deliriver, une navette qui transporterait à l'aller des marchandises depuis la périphérie jusqu'au centre de Paris et évacuerait, au retour, des déchets urbains vers des centres de traitement ; Distri-Seine, un bateau hybride qui transporterait des petits camions électriques sur deux étages. Mais, d'une manière générale, au-delà d'une

Trafic fluvial en France et en Île-de-France (en millions de tonnes)



Trafic fluvial en 2018



validation opérationnelle de ces tests qui ont su démontrer leur intérêt écologique, leur validation économique peut s'avérer compliquée.

UNE PRÉCIEUSE TRAME PORTUAIRE

Pour soutenir le trafic fluvial, l'Île-de-France bénéficie de 70 ports et quais, dont sept terminaux à conteneurs, et une trame dense de petits ports urbains et de quais à usage partagé, indispensables pour le développement des opérations de logistique urbaine.

S'agissant des terminaux à conteneurs, quatre sont en activité : le terminal de Gennevilliers, qui concentre 75 % du trafic fluvial de conteneurs, puis, très loin derrière, ceux de Bonneuil-sur-Marne et de Limay, sans omettre le terminal de La Bourdonnais, à Paris, dédié à la logistique urbaine. Trois terminaux demeurent sans activité : Bruyères-sur-Oise, dans le Val-d'Oise, pénalisé par une accessibilité routière médiocre ; Montereau-Fault-Yonne, en Seine-et-Marne, trop éloigné des bassins de consommation ; Évry-Courcouronnes, en Essonne, bien desservi par

la Francilienne et à proximité des grandes zones logistiques, mais souffrant d'une localisation en amont des ponts parisiens, dont le tirant d'air permet seulement le passage de deux hauteurs de conteneurs.

Outre ces sept terminaux à conteneurs franciliens, trois sont situés en dehors de la région mais appartiennent fonctionnellement au bassin logistique francilien : Longueil-Sainte-Marie, dans l'Oise, dont l'activité est très liée à l'Île-de-France, Nogent-sur-Seine, dans l'Aube, et Gron, dans l'Yonne. Enfin, Port Seine-Métropole Ouest est un nouveau port d'une centaine d'hectares situé à Achères, dans les Yvelines, remarquablement situé au niveau de la confluence Seine-Oise et positionné sur le trafic de matériaux de construction. Il devrait entrer en service progressivement entre 2022 et 2040. Sa réalisation augmentera les capacités des ports franciliens à répondre à la croissance attendue du trafic de matériaux de construction. Mais les capacités portuaires actuelles risquent de ne pas être suffisantes pour répondre à la croissance attendue du trafic de conteneurs en Île-de-France.

DE GRANDS ENJEUX D'INFRASTRUCTURE

Après plusieurs décennies sans projet majeur, deux programmes d'infrastructures d'envergure sont en cours de réalisation : la mise à grand gabarit du canal entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, et, surtout, le futur canal Seine-Nord Europe, qui reliera le bassin de la Seine à celui du nord de la France et du Benelux. Sa mise en service est prévue pour 2027. Ces deux projets vont apporter un changement important dans le transport par voie d'eau en étendant considérablement l'hinterland des ports du Havre et de Rouen, mais aussi celui d'Anvers.

Le canal à grand gabarit entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine

Le coût du transport étant un élément décisif dans le recours au mode fluvial pour les produits à faible valeur ajoutée, il est donc essentiel, pour favoriser ce mode, de massifier l'offre et de proposer du grand gabarit. Or, si la Seine est accessible aux bateaux jusqu'à 3 000 t jusqu'à Bray-sur-Seine, en Seine-et-Marne, au-delà, la Seine n'est accessible qu'aux bateaux de 1 000 t maximum. La mise à grand gabarit permettra de raccorder aux ports de l'axe Seine (Rouen et Le Havre), sans rupture de charge, les régions céréalières et industrielles exportatrices de l'Aube, du Nord, de la Bourgogne et de la Marne. À terme, il s'agira également de raccorder ces régions aux grands ports d'Europe du Nord via le futur canal Seine-Nord Europe.

Le futur canal à grand gabarit Seine-Nord Europe

L'État ayant confirmé son engagement financier en novembre 2019, ce projet de canal long de 107 km entre Compiègne (Oise) et Aubencheul-au-Bac (Nord) a été relancé. Il coûtera 4,5 milliards d'euros, financé à hauteur de 40 % (2,01 milliards d'euros) par l'Union européenne. L'enjeu principal pour l'Île-de-France se situera notamment au niveau de ses approvisionnements en matériaux de construction et en biens de consommation, dont une partie très significative arrive par le port d'Anvers via l'autoroute A1. Il contribuera à délester cette autoroute en favorisant le mode fluvial entre les pays du Benelux et la région parisienne. Néanmoins, sa mise en service risque de fragiliser les ports de Rouen et du Havre en facilitant le transit des flux par les grands ports d'Europe du Nord. Afin que le futur canal Seine-Nord Europe ne déstabilise pas de manière trop frontale les ports et les acteurs économiques de l'axe Seine, il est prévu que ses travaux démarrent par le sud et s'accompagnent de l'amélioration de la desserte fluviale des terminaux de Port 2000, au Havre, de l'aménagement du port Seine Métropole Ouest, de l'aménagement du canal entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, ainsi que de la modernisation des écluses sur la Seine.

On assiste indéniablement à un regain d'intérêt en faveur du mode fluvial. Celui-ci émane des acteurs privés, qui y voient un mode de transport économique, fiable, permettant d'éviter les problèmes de circulation routière de la région parisienne, tout en actionnant un levier écologique pour la concrétisation de leurs démarches RSE. Cet intérêt émane également des acteurs publics, qui doivent prendre en compte les considérations environnementales et favoriser le report modal de la route vers le fleuve, à l'instar de la Région Île-de-France dans son Plan fret voté en mars 2018. La croissance déjà perceptible de la demande de transport fluvial de marchandises va-t-elle s'intensifier dans les années à venir ? Les grands chantiers de BTP actuels ont généré une augmentation de la demande pour l'acheminement des matériaux de construction et l'évacuation des déblais. Pour leur part, plusieurs enseignes de la grande distribution cherchent à déployer des solutions fluviales pour la livraison de la zone dense.

En dépit de la crise sanitaire et économique du Covid-19, cette amorce du redressement du transport fluvial de marchandises s'installera-t-elle dans la durée ? Finalement, il s'agit là d'une opportunité pour faire du corridor axe Seine/Seine-Nord Europe un modèle d'excellence multimodale francilienne. ■

Lydia Mykolenko, socio-économiste transports
département Mobilité et transports (Dany Nguyen-Luong, directeur)

1. EVP (équivalent vingt pieds), unité de mesure du conteneur.

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Fouad Awada

DIRECTRICE DE LA COMMUNICATION

Sophie Roquette

MAQUETTE

Jean-Eudes Tilloy

INFOGRAPHIE/CARTOGRAPHIE

Sylvie Castano

MÉDIATHÈQUE/PHOTOTHÈQUE

Inès Le Meledo, Julie Sarris

FABRICATION

Sylvie Coulomb

RELATIONS PRESSE

Sandrine Kocki

33 (0)1 77 49 75 78

L'Institut Paris Region

15, rue Falguière

75740 Paris Cedex 15

33 (0)1 77 49 77 49

ISSN 2724-928X

ISSN ressource en ligne

2267-4071



institutparisregion.fr



RESSOURCES

- Dany Nguyen-Luong, Cédric Cariou, Le bateau autonome cherche son cap, *Note rapide* n° 851, L'Institut Paris Region, juin 2020.
- Lydia Mykolenko, Juliette Duszynski, Vincent Morel, Le transport fluvial : un levier indispensable à la transition énergétique, *Note rapide* n° 853, L'Institut Paris Region, juin 2020.

Sites institutionnels utiles

- Site de Haropa.
- Site de VNF.
- Site du canal Seine-Nord Europe.
- Site du ministère de la Transition écologique et solidaire.
- Site de la DRIEA Île-de-France.

